ПУТИ СООБЩЕНІЯ.

Россія долгое время пользовалась только естественными путями, которые находились въ совершенно первобытномъ видѣ. Только Петръ Великій обратилъ вниманіе на улучшеніе путей и приступилъ къ устройству каналовъ. Затѣмъ, хотя въ послѣдующія царствованія правительства вполнѣ раздѣляли взглядъ Петра на необходимость улучшенія путей въ Россіи, но тѣмъ не менѣе въ продолженіи цѣлаго столѣтія въ этомъ отношеніи сдѣлано было весьма мало и всѣ усилія ограничивались устройствомъ нѣкоторыхъ каналовъ. Съ 1816 года обращено было вниманіе на улучшеніе сухопутныхъ сообщеній и положено было приступить къ устройству шоссе; но и эта мѣра не могла удовлетворить потребностямъ торговли. Введеніе пароваго двигателя, хотя и ускорило нѣсколько передвиженіе грузовъ, но не могло отстранить главныхъ недостатковъ нашихъ водяныхъ путей—кратковременность навигаціи и неравномѣрность распредѣленія рѣкъ по пространству. Хотя первая попытка къ устройству желѣзныхъ дорогъ сдѣлана была еще въ 1838 году съ открытіемъ Царскосельской дороги, но только постройка Николаевской дороги, съ 1842 по 1852 годъ, практически доказала возможность и пользу постройки у насъ желѣзныхъ дорогъ. Послѣ этого устройство желѣзныхъ дорогъ начала постепенно развиваться, сперва весьма медленно и съ перерывами, а потомъ все быстрѣе и правильнѣе и въ настоящее время достигла такихъ размѣровъ, что отодвинула на задній планъ всѣ другія способы сообщенія.

Вся сѣть сообщеній въ Россіи, обнимающая не менѣе 130,000 верстъ, не считая проселочныхъ дорогъ, раздѣляется на два разряда: одни пути государственные, къ которымъ принадлежатъ желѣзныя дороги, шоссе и искусственные водяные пути, находятся въ вѣдѣніи министерства путей сообщенія; другіе—мѣстные, находящіеся въ завѣдываніи земствъ или мѣстной администраціи. Важнѣйшее значеніе въ экономическомъ отношеніи имѣютъ желѣзныя дороги и водяные пути. Длина всѣхъ судоходныхъ рѣкъ въ Россіи (за исключеніемъ Финляндіи, Кавказа и Сибири, о которыхъ свѣдѣній нѣтъ), не считая сплавныхъ рѣкъ и сплавныхъ частей судоходныхъ рѣкъ, доходитъ до 35,057 верстъ; длина желѣзныхъ дорогъ составляетъ 14,620 верстъ. Если сравнить эти числа съ пространствомъ, то окажется что одна верста судоходныхъ путей приходится на 121 кв. версту, а одна

Digitized by Google

верста желѣзныхъ дорогъ приходится на 323 кв. версты пространства; относительно же числа жителей на каждую версту судоходныхъ путей приходится 1,978, а на каждую версту желѣзныхъ дорогъ 4,949 челов. населенія. Пути эти распредѣлены по разнымъ мѣстностямъ весьма не равномѣрно. Такъ напримѣръ въ Европейской Россіи въ одной губерніи (Курской) вовсе нѣтъ судоходныхъ путей и въ тринадцати губерніяхъ нѣтъ желѣзныхъ дорогъ. Въ наивыгоднѣйшихъ условіяхъ относительно путей сообщенія поставлены губерніи: Архангельская, Вологодская, Донская область, Гродненская, Минская, Московская, Новгородская, Орловская, Пермская, С.-Петербургская, Херсонская, Тамбовская и Эстляндская. Но при этомъ слѣдуетъ замѣтить, что въ губерніяхъ Архангельской и Пермской имѣются лишь одни судоходные пути, удовлетворяющіе потребностямъ на короткое время, не болѣе 5—6 мѣсяцевъ въ году; въ губерніяхъ Московской, Орловской, Тамбовской, Херсонской и Эстляндской имѣютъ большее значеніе желѣзныя дороги, чѣмъ судоходныя рѣки, въ области же Войска Донскаго и въ губерніяхъ Гродненской, Новгородской и С.-Петербургской одинаково важны какъ судоходныя рѣки, такъ и желѣзныя дороги. Что же касается губерній Таврической, Пензенской и особенно Оренбургской, то онѣ находятся въ самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ относительно путей сообщенія. Но значеніе путей вовсе не можетъ быть выражено числомъ верстъ, оно еще зависитъ отъ ихъ направленія, удобствъ, а также и отъ того проходятъ ли они по мѣстностямъ болѣе или менѣе населеннымъ, болѣе или менѣе производительнымъ; поэтому, для ознакомленія съ экономическимъ значеніемъ путей сообщенія для данной мѣстности, необходимо войти въ нѣкоторыя подробности; для этого разсмотримъ отдѣльно водяные пути отъ сухопутныхъ.

Водяные пути.

Судоходные пути искони имѣли весьма важное значеніе для Россіи, отличающейся громадными пространствами и раскиданностью населенія. Быстрое развитіе желѣзныхъ дорогъ не уменьшило у насъ значенія водяныхъ путей, такъ какъ доставка товаровъ водою дешевле доставки по желѣзнымъ дорогамъ. Правда отъ водяныхъ путей отвлечены цѣнные товары, какъ напр. мѣха, мануфактурные и галантерейные товары и другіе; но товары громоздкіе и при томъ малоцѣнные, каковы: металлы, соль, хлѣбъ, сѣно, камень, лѣсъ, лѣсныя издѣлія и проч., едвали будутъ перевозиться въ большихъ размѣрахъ по желѣзнымъ дорогамъ, тамъ гдѣ есть болѣе дешевые водяные пути; исключеніе составятъ товары экстренные. Разсматривая гидрографическую сѣть Европейской Россіи, видно, что Россія въ этомъ отношеніи поставлена въ весьма выгодныя условія сравнительно съ другими государствами Европы. Къ внѣшнимъ окраинамъ ея прилегаетъ 5 морей, изъ коихъ одно только Каспійское не имѣетъ внѣшняго выхода. Въ эти моря несутъ свои воды значительнѣйшія рѣки, которыя, получивъ свое начало въ центральной части Россіи, расходятся по разнымъ направленіямъ, принимая на своемъ пути весьма значительные притоки; эти послѣдніе со своими развѣтвленіями, въ свою очередь, захватываютъ громадныя пространства. Сближеніе посредствомъ рѣкъ одного бассейна съ другимъ доставило возможность искуственно соединить ихъ между собою, вслѣдствіе чего Астрахань, лежащая при впаденіи Волги въ Каспійское море, въ теченіе навигаціоннаго времени имѣетъ непосредственное водное сообщеніе съ одной стороны съ Архангельскомъ у Бѣлаго моря и съ другой съ С.-Петербургомъ у Финскаго Залива; произведенія Екатеринослава лежащаго на Днѣпрѣ, могутъ безпрепятственно доходить по рѣкамъ до Данцига на Вислѣ и до Тильзита на Нѣманѣ. Длиннѣйшій изъ этихъ путей есть водный путь изъ Астрахани въ Архангельскъ; длина его равняется 4,237 верстъ, изъ коихъ 2,969 верстъ принадлежатъ системѣ р. Волги, т. е. Каспійскому бассейну, 1,229 верстъ системѣ сѣверной Двины, т. е. Бѣломорскому бассейну, наконецъ 39 верстъ составляютъ соединительную систему. Какъ сказано уже было выше длина судоходныхъ путей составляла 35,057 верстъ, которыя распредѣляются по разнымъ бассейнамъ слѣдующимъ образомъ:

Digitized by Google

Бѣломорскій бассейнъ . . .	4,657	верстъ или	13,3%
Каспійскій » . . .	13,375	» »	38,1%
Азовскій » . . .	3,125	» »	9,0%
Черноморск. » . . .	5,727	» »	16,3%
Балтійскій » . . .	7,581	» »	21,6%
Соединительныхъ системъ. .	592	» »	1,7%

Бассейнъ Каспійскаго моря, посредствомъ системы каналовъ герцога Александра Виртембергскаго, соединенъ съ Бѣломорскимъ; посредствомъ же системъ: Маріинской, Тихвинской и Вышневолоцкой—съ Балтійскимъ. Бассейнъ Чернаго моря имѣетъ сообщеніе съ Балтійскимъ посредствомъ системъ каналовъ Березинскаго, Огинскаго и Днѣпровско-Бугскаго; кромѣ того Нѣманъ соединенъ съ Вислою посредствомъ Августовскаго канала. Бассейнъ Балтійскаго моря сообщается съ Бѣломорскимъ посредствомъ системы каналовъ Герцога Александра Виртембергскаго. Слѣдовательно Бѣломорскій и Каспійскій бассейны не имѣютъ непосредственнаго воднаго сообщенія съ Черноморскимъ, а Азовскій бассейнъ находится въ совершенно изолированномъ положеніи. Такимъ образомъ, всю судоходную сѣть, покрывающую Европейскую Россію, можно подраздѣлить на двѣ группы: одна сѣверо-восточная, другая юго-западная. Въ составъ первой, наибольшей, входятъ всецѣло бассейны Каспійскаго и Бѣлаго морей и только Финскій заливъ Балтійскаго моря, слѣдовательно заключаетъ въ себѣ длину судоходныхъ путей въ 20,216 верстъ; во вторую входитъ весь Черноморскій бассейнъ и южная часть Балтійскаго съ длиной судоходныхъ путей въ 11,599 верстъ. Въ первой группѣ центромъ соединенныхъ водныхъ путей долженъ считаться Нижній-Новгородъ; отъ него на самомъ сѣверѣ Архангельскъ удаленъ на 2,072 версты, на югѣ Астрахань лежитъ въ 2,165 верстахъ; къ западу путь отъ него уклоняется на 1,330 верстъ до г. Орла и къ востоку на 1,242 версты до Перьми. Во второй группѣ центральное положеніе занимаетъ Кіевъ, но протяженіе путей здѣсь уже не такъ значительно. При этомъ надо имѣть въ виду, что судоходные пути въ двое, трое и даже болѣе длиннѣе чѣмъ сухопутные; кромѣ того и скорость передвиженія по этимъ послѣднимъ значительно выше; такъ отъ Саратова до С.-Петербурга грузъ по желѣзной дорогѣ идетъ при неблагопріятныхъ обстоятельствахъ 3—4 недѣли, тогда какъ по водянымъ путямъ онъ двигается при самыхъ выгодныхъ условіяхъ 2—3 мѣсяца. При такихъ условіяхъ водные пути могутъ выдерживать конкуренцію желѣзныхъ дорогъ, только благодаря дешевизнѣ перевозки.

Передвиженіе грузовъ по судоходнымъ путямъ, повсемѣстно въ Европейской Россіи возможно не во всѣ времена года, и въ этомъ отношеніи Россія, не смотря на обиліе судоходныхъ путей, уступаетъ нѣкоторымъ иностраннымъ государствамъ, какъ напр. Италіи, Франціи, Испаніи, Португаліи, въ которыхъ движеніе судовъ продолжается почти круглый годъ. Среднюю продолжительность судоходнаго періода для всей Европейской Россіи можно положить въ 239 дней, или отъ 7½ до 8 мѣсяцевъ; въ частности же она значительно измѣняется: для сѣверной части Россіи средній періодъ судоходства простирается отъ 6 до 6½ мѣсяцевъ, для южной же отъ 8 до 10 мѣсяцевъ. Средній наименьшій періодъ навигаціоннаго времени простирался на 180 дней (на Сѣверной Двинѣ), средній наибольшій періодъ доходилъ до 299 дней (на Днѣстрѣ). Юго-западная группа можетъ пользоваться болѣе продолжительнымъ временемъ, удобнымъ для судоходства, чѣмъ сѣверо-восточная группа. Въ первой группѣ средній наименьшій періодъ судоходнаго времени равняется 238 днямъ, средній же наибольшій 277 днямъ (не считая Днѣстра), между тѣмъ какъ во второй средній наименьшій періодъ равняется 180 днямъ, а средній наибольшій 263 днямъ. Кромѣ того сѣверо-восточная судоходная группа имѣетъ и тотъ еще недостатокъ, что части соединительныхъ системъ остаются подъ льдомъ значительно большее время, чѣмъ рѣки, которыя ими соединяются. Такъ Шексна свободна отъ льда въ продолженіи 211—220 дней, между

Digitized by Google

тѣмъ какъ Бѣлозерскій каналъ способенъ для судоходства только въ теченіе 178 дней, Онежскій каналъ—189 дней, каналъ Императора Петра I—196 дней.

Что касается судостроенія, то въ 1865—69 годахъ построено всего 53,618 судовъ на сумму 23.388,571 руб., т. е. среднимъ числомъ въ годъ строилось 10,724 судна на 4.677,714 руб. Изъ числа построенныхъ судовъ въ теченіе пяти лѣтъ приходилось на долю:

Бѣломорскаго бассейна	3,455 суд.	на 492,744 р.	или 6,4% суд.	и 2,1% руб.
Каспійскаго »	36,190 »	» 16.619,276 »	» 67,7 »	» 71,0 »
Азовскаго »	2,337 »	» 3.083,790 »	» 4,4 »	» 13,2 »
Черноморскаго »	1,626 »	» 839,160 »	» 3,0 »	» 3,6 »
Балтійскаго »	10,010 »	» 2.353,601 »	» 18,5 »	» 10,1 »

Такимъ образомъ, наибольшее число судовъ строится въ Каспійскомъ и Балтійскомъ бассейнахъ, наименьшее же въ Черноморскомъ. Въ Каспійскомъ бассейнѣ главное судостроеніе производится въ части Волжской системы, лежащей выше г. Нижняго-Новгорода, ниже же оно значительно лишь по системѣ р. Камы. На Волгѣ, ниже устья Камы, судостроеніе хотя и производится изъ привознаго лѣса, но въ самомъ ограниченномъ размѣрѣ. Изъ притоковъ Волги по судостроенію особенно значительны системы рѣкъ Камы, Шексны, Мологи, Оки и Костромы. Въ системѣ Камы судостроеніемъ особенно отличается губернія Пермская, а въ системѣ Оки—Рязанская, Тамбовская и Владимірская. Въ Тверской губерніи центромъ судостроенія, считаются: Зубцовъ, Ржевъ, Корчева и Вышній-Волочекъ. Въ Новгородской губерніи судостроеніе развито въ уѣздахъ: Бѣлозерскомъ, Кириловскомъ, но особенно Череповецкомъ; въ Устюжнѣ всѣ безъ исключенія мѣщане занимаются судопромышленностью, постройкою и продажею лодокъ, извѣстныхъ подъ именемъ тихвинокъ. Въ Ярославской губ., какъ строители барокъ, особенно извѣстны въ Моложскомъ уѣздѣ жители селеній, расположенныхъ въ низовьяхъ р. Сити; другой околотокъ находится въ Мышкинскомъ уѣздѣ по берегу Волги, начиная отъ устья р. Сутки. На Николо-Абакумовской пристани, близъ Рыбинска, строятся пароходы. Въ Костромской губерніи судостроеніе развито въ уѣздахъ, лежащихъ по лѣвую сторону Волги, особенно въ Кологривскомъ, Солигаличскомъ и Буйскомъ. Въ Нижегородской губ. этотъ промыселъ существуетъ въ Макарьевскомъ и Семеновскомъ уѣздахъ, но главнымъ центромъ судостроенія считается г. Балахна и с. Городецъ. Въ одной Балахнѣ работаютъ до 3,000 рабочихъ барокъ на сумму въ 750,000 рублей. Въ д. Сормовѣ и Нижнемъ-Новгородѣ устроены пароходные заводы. Въ Сѣверной части Казанской губ. судостроеніе также развито; особенно замѣчательны селенія Свіяжскаго уѣзда Верхній и Нижній Услонъ; Спасскій затонъ извѣстенъ механическимъ заводомъ для исправленія пароходовъ. Въ Пермской губерніи судостроеніе особенно развито въ уѣздахъ: Соликамскомъ, Пермскомъ, Кунгурскомъ, Екатеринбургскомъ, Красноуфимскомъ и Чердынскомъ. Судостроеніе сосредоточено здѣсь на пристаняхъ и на горныхъ заводахъ. Въ Вятской губерніи оно производится въ Сарапульскомъ и Елабужскомъ уѣздахъ, особенно же въ Вяткѣ, Слободскомъ и Орловѣ, а въ Уфимской губерніи—при городахъ Бирскѣ и Уфѣ. Вообще должно замѣтить, что суда, строющіяся въ системѣ р. Камы, предназначены по большей части лишь для одного пути въ Нижнему Новгороду или низовымъ пристанямъ, гдѣ они ломаются и идутъ или на постройки, или на дрова. Въ Азовскомъ бассейнѣ собственно постройка судовъ производится лишь по р. Воронежу около г. Липецка Тамбовской губ. и на пристаняхъ по р. Дону—Новохоперской и Павловской, Воронежской губ., и то въ самомъ незначительномъ размѣрѣ; затѣмъ всѣ остальныя суда строятся въ лѣсистыхъ губерніяхъ по Волгѣ, затѣмъ сплавляются до Дубовской и Царицынской пристаней, а отсюда въ разобранномъ видѣ перевозятся сухимъ путемъ на рѣки Донъ и Хоперъ, гдѣ собираются снова, оснащиваются и отправляются къ разнымъ пристанямъ вверхъ или внизъ. Въ Черноморскомъ бассейнѣ судостроеніе сосредоточено въ губерніяхъ: Могилевской,

Digitized by Google

Минской, Черниговской, Орловской и отчасти въ Калужской и сѣверной части Кіевской; губерніи же Полтавская, Екатеринославская и Херсонская своего судостроенія не имѣютъ, а получаютъ суда изъ верховыхъ губерній. Большая часть судовъ, пройдя пороги, продается въ Херсонѣ на ломъ, такъ какъ для мореплаванія они не годятся: нѣкоторыя же суда конопатятся вновь и служатъ для низоваго плаванія. Главная постройка производится здѣсь въ Могилевской губ. на Днѣпровскихъ пристаняхъ: Дубровкѣ, Шкловѣ и Жлобинѣ въ Чериковскомъ и Гомельскомъ уѣздахъ; въ Минской губерніи, судостроеніе не составляетъ исключительнаго промысла жителей, а суда строятся гдѣ случится по мѣрѣ надобности; болѣе другихъ выдается здѣсь г. Пинскъ; наконецъ въ Орловской губ., судостроеніе сосредоточивается преимущественно при г. Брянскѣ. На Днѣстрѣ постройка судовъ производится лишь у м. Жванца Подольской губ. и то въ незначительномъ размѣрѣ и изъ лѣса, пригоняемаго изъ Буковины. Въ Балтійскомъ бассейнѣ въ судостроеніи участвуютъ губерніи: Минская, Гродненская, Ковенская, Виленская, Витебская, Смоленская, Псковская, Новгородская, С.-Петербургская, и Олонецкая. Въ Минской губерніи судостроеніе производится по р. Нѣману при м. Столбцахъ и Новомъ Свержнѣ. Въ Гродненской губ. суда строятся по рѣкамъ Нѣману и Шарѣ въ различныхъ мѣстахъ, гдѣ только представляются удобства и надобность, постоянныхъ же мѣстъ для ихъ постройки не существуетъ. Въ Витебской губерніи суда строятся преимущественно въ Велижскомъ, Витебскомъ и Суражскомъ уѣздахъ, особенно же въ первомъ, гдѣ наиболѣе строятся большія рѣчныя суда, строеніе же малыхъ производится въ небольшомъ количествѣ и въ другихъ мѣстахъ губерніи. Главными пунктами судостроенія въ Смоленской губ. считаются города Бѣлый и Порѣчье; построенныя здѣсь струги сплавляются къ Ригѣ и оттуда уже не возвращаются, а идутъ на ломъ. Въ Псковской губерніи почти все судостроеніе производится по рѣкамъ, впадающимъ въ оз. Ильмень, въ уѣздахъ Холмскомъ и Великолуцкомъ, преимущественно по р. Ловати. Суда эти идутъ въ С.-Петербургъ и рѣдко возвращаются назадъ. Въ Новгородской губ., главное судостроеніе производится по р. Мстѣ и притокахъ Ильменя, а въ С.-Петербургской и Олонецкой губерніяхъ по притокамъ Ладожскаго озера.

О судостроеніи по системѣ рѣки Вислы свѣдѣній нѣтъ, о судостроеніи же въ Бѣломорскомъ бассейнѣ свѣдѣнія не полны и приведенныя выше цифры относятся лишь къ Вологодской губерніи.

Пароходство, начавшееся у насъ еще въ 1813 году съ постройкою перваго парохода въ С. Петербургѣ заводчикомъ Бердомъ, въ первое время развивалось весьма медленно несмотря на попытки нѣкоторыхъ лицъ. Только съ 1843 года, когда окончился срокъ привилегіи, данной Берду, даровано было право на свободное пароходство по рѣкамъ Имперіи и съ этого времени оно начинаетъ постепенно развиваться, сперва медленно, а потомъ все быстрѣе. Такъ въ 1852 году передвиженіемъ грузовъ по всѣмъ нашимъ судоходнымъ рѣкамъ занималось только 83 парохода, имѣвшихъ 7229 силъ, между тѣмъ какъ въ 1869 году ихъ плавало 623 въ 45131 силъ, такимъ образомъ число пароходовъ, плававшихъ въ 1869 году увеличилось противъ 1852 года въ $7^1/_2$ разъ, а количество заключавшихся въ нихъ силъ въ томъ же періодѣ увеличилась нѣсколько болѣе чѣмъ въ 6 разъ. Употребленіе паровой силы по различнымъ бассейнамъ распредѣлялось въ 1869 году слѣдующимъ образомъ.

Бѣломорскій бассейнъ. . . .	10	пароходовъ	570 силъ.
Каспійскій	423	»	33,825 »
Азовскій.	25	»	1,338 »
Черноморскій	47	»	2,735 »
Балтійскій	118	»	6,763 »
Всего	623	пароходовъ	45,131 сила.

Причину неравномѣрнаго распредѣленія паровой двигателя по нашимъ судоходнымъ рѣкамъ должно искать столько въ удобствѣ или несудобствѣ плаванія по нимъ, столько

Digitized by Google

же и въ экономическомъ положеніи странъ, по которымъ протекаютъ рѣки. Еслибы движеніе пароходовъ не встрѣчало препятствій при плаваніи по соединительнымъ каналамъ, то нѣтъ никакого сомнѣнія, что паровой двигатель вытѣснилъ бы всѣ остальные роды судовъ, которымъ еще долго придется играть видную роль въ нашемъ судоходствѣ. Между нашими пароходами, плавающими по рѣкамъ, первое мѣсто принадлежитъ буксирнымъ пароходамъ, какъ по числу (58,8% общаго числа), такъ и по количеству заключающихся въ нихъ силъ (65,4%). Балтійскій бассейнъ представляетъ въ этомъ отношеніи исключеніе, что зависитъ отъ большаго числа пассажировъ въ С.-Петербургѣ и ближайшихъ его окрестностяхъ.

Собственно о движеніи грузовъ по разнымъ водянымъ путямъ можно судить по слѣдующимъ даннымъ: за трехлѣтіе 1866—68 годовъ среднимъ числомъ грузилось:

БАССЕЙНЫ.	Всего на сумму рублей.	Тысячъ пудовъ:					
		ВСЕГО.	Въ томъ числѣ.				
			Хлѣбъ, спиртъ и овощи.	Лѣсъ, пенька, сѣмя, масло и изд.	Лѣсъ, лѣсные прод. и издѣлія.	Металлы и издѣлія.	Соль и сода.
Бѣлаго моря	5.249,843	5,613	2,509	1,145	1,987	35	320
Волги	89.081,869	97,756	54,181	3,883	18,615	2,967	5.517
Камы	24.997,083	31,150	11,652	1,425	5,561	8,362	5.893
Оки	14.754,572	29,967	15,188	2,458	6,024	1,057	140
Дона	4.656,691	7,867	4,195	718	712	487	—
Днѣпра	17.698,158	28,583	11,099	1,391	9,764	921	4,026
Днѣстра	1.085,144	3,393	3,045	29	265	—	—
Зап. Буга	400,415	473	332	13	—	35	2
Нѣмана	1.064,832	2,754	932	217	731	9	581
Зап. Двины	1.784,636	3,226	452	982	942	52	385
Наровы и Луги	310,362	415	45	—	—	—	273
Невы	11.215,648	116,910	8,073	365	70,113	711	346
Всего	158.814,188	341,635	116,157	13,360	116,016	12,363	17,230

Въ тотъ же періодъ времени среднимъ числомъ разгружалось:

БАССЕЙНЫ.	Всего на сумму рублей.	Тысячъ пудовъ.					
		ВСЕГО.	Въ томъ числѣ.				
			Хлѣбъ, спиртъ и овощи.	Лѣсъ, пенька, сѣмя, масло и изд.	Лѣсъ, лѣсные прод. и издѣлія.	Металлы и издѣлія.	Соль и сода.
Бѣлаго моря	4.788,059	4,858	2,999	1,080	171	47	254
Волги	110.735,250	128,931	72,741	5,919	21,375	7,690	9,326
Камы	3.320,836	1,198	393	16	18	133	210
Оки	12.546,807	23,880	10,859	888	7,018	1,174	1,495
Дона	1.801,432	2,007	652	39	650	297	—
Днѣпра	13.391,867	43,033	4,490	1,162	21,590	7,782	2.021
Днѣстра	818,413	2,705	2,496	8	158	—	—
Зап. Буга	673,393	536	334	18	—	—	10
Нѣмана	221,648	991	98	7	3	10	839
Зап. Двины	5.521,594	6,540	2,415	2,710	143	136	258
Наровы и Луги	373,096	156	24	45	—	—	—
Невы	40.485,058	118,233	49,287	3,767	44,667	4,807	175
Всего	191.388,140	332,430	179,648	15,713	104,156	21,146	14,391

Digitized by Google

Желѣзныя дороги.

Постройка желѣзныхъ дорогъ въ Россіи началась еще съ 1837 года, когда открыта была Царскосельская дорога, не имѣвшая ни какого экономическаго значенія. Послѣ того построена была Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога, а въ 1846 году приступлено было къ сооруженію Николаевской дороги. Открытіе ея показало всю пользу, которую могли принести желѣзныя дороги въ Россіи; вслѣдствіе сего правительство рѣшилось немедленно приступить къ сооруженію Варшавской дороги; но Крымская война остановила ея постройку. По окончаніи войны, правительство, для дальнѣйшаго развитія желѣзныхъ дорогъ, обратилось къ частной дѣятельности обществъ, гарантируя имъ извѣстный процентъ дохода и погашенія на акціонерный капиталъ. Первоначально дороги строились или непосредственно по Высочайшимъ повелѣніямъ, или по особымъ предложеніямъ правительству отъ частныхъ лицъ. Такимъ образомъ до 1862 года были разрѣшены и частью построены слѣдующія дороги:

С.-Петербурго-Варшавская длиною	1,207 вер.
Петергофская	52 »
Московско-Нижегородская	410 »
Риго-Динабургская	204 »
Волго-Донская	73 »
Гельсингфорская	100 »
Московско-Рязанская.	243 »
Московско-Ярославская	261 »
	2,550 вер.

Въ 1862 году обращено было вниманіе на установленіе связи въ сообщеніяхъ по желѣзнымъ дорогамъ, уже построеннымъ, и на послѣдовательность въ постройкѣ самыхъ дорогъ. Для этого проэктирована была сѣть желѣзныхъ дорогъ по возможности короткая, но важная по вліянію на нашу промышленность и торговлю. Сѣть эта должна была удовлетворять слѣдующимъ главнѣйшимъ условіямъ: открыть произведеніямъ земледѣлія и скотоводства юго-восточной, южной и юго-западной частей Россіи кратчайшія пути для сбыта къ главнымъ портамъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей; образовать кратчайшее сообщеніе плодороднаго юго-востока, юга и юго-запада съ сѣверо-западными губерніями, часто подвергающимися недостатку въ продовольствіи; связать съ столицами и между собою главные центры населенія; обезпечить всю систему желѣзныхъ дорогъ топливомъ, преимущественно каменнымъ углемъ, и сдѣлать возможнымъ снабженіе имъ безлѣсныхъ частей Россіи, по недорогой цѣнѣ; удовлетворить по возможности условіямъ выгоднаго расположенія войскъ, какъ въ отношеніи стратегическомъ и хозяйственномъ, такъ и относительно быстрой мобилизаціи арміи. Для достиженія этихъ цѣлей на первый случай предположено было соорудить слѣдующія пять линій:

1) Южную линію, отъ Москвы чрезъ Орелъ, Курскъ, Харьковъ, Екатеринославъ на Севастополь, всего 1,440 верстъ.

2) Восточную линію, отъ Смоленска, черезъ Орелъ, до Саратова въ 680 верстъ.

3) Западную линію, отъ Тамбова, чрезъ Орелъ и Витебскъ къ Динабургу, до соединенія съ существующими дорогами Петербурго-Варшавскою и Риго-Динабургскою, а отъ этой послѣдней черезъ Митаву къ Либавѣ въ 945 верстъ.

4) Юго-западную линію, отъ Одессы, чрезъ Балту и Брацлавъ, до Кіева, а оттуда чрезъ Черниговъ на соединеніе съ западною линіею съ вѣтвью отъ Одессы къ Порканамъ на Днѣстрѣ, въ 1,065 верстъ.

5) Юго-восточную линію, отъ Екатеринослава до Грушевки въ 380 верстъ.

Однакоже прежде осуществленія этой сѣти, правительство, снисходя къ ходатайствамъ мѣстныхъ начальствъ объ улучшеніи путей въ южной части Россіи и къ просьбамъ

Digitized by Google

бамъ нѣкоторыхъ лицъ о постройкѣ вѣтвей отъ строющихся или разрѣшенныхъ желѣзныхъ дорогъ, дозволило приступить къ сооруженію дорогъ въ Новороссійскомъ краѣ и на Кавказѣ. Затѣмъ, по 1866 годъ приступлено было къ постройкѣ дорогъ: московско-курской до Орла, кіево-балтской съ вѣтвями на Волочискъ и Бердичевъ, балто-елисаветградской, балто-одесской и ряжско-моршанской; далѣе приступлено было къ постройкѣ рязанско-козловской, козлово-воронежской и динабурго-витебской. Такимъ образомъ проэктированная сѣть осталась вовсе безъ исполненія и инициатива выбора линій къ постройкѣ сосредоточилась въ ходатайствахъ земства и частныхъ лицъ, сперва производившихъ изысканія на собственный счетъ, а потомъ уже добивавшихся осуществленія самыхъ проэктовъ. Такимъ образомъ разрѣшены были въ 1867 году: курско-кіевская, елисаветградъ-кременчугская, кременчуго-харьковская и поти-тифлисская дороги; въ 1868 году: петербурго-выборгская, курско-харьковско-азовская, шуйско-ивановская, козлово-тамбовская, грязе-орловская, орловско-витебская, тирасполь-кишиневская, рыбинско-бологовская, балтійская, тамбово-саратовская, московско-смоленская, смоленско-брестская, риго-митавская и новоторжская; въ 1869 году: грязе-царицынская, либавская, скопино-ряжская, бресто-граевская, иваново-кинешемская, воронежско-грушевская и константиновская; въ 1870 году: кіево-брестская, кишинево-прутская, риго-больдераская, ярославско-вологодская, новгородская, ливенская, путиловская, зарайско-луховицкая и воскресенско-егорьевская; въ 1871 году: ландварово-роменская, лозово-севастопольская, харьково-николаевская, скопино-повелецкая, гутуевская, урюпинская вѣтвь грязе-царицынской и карабановская вѣтвь московско-ярославской; въ 1872 году: митавская, либавская (отъ Радзивилишекъ до Калькунъ), балтійская (отъ Краснаго села до Гатчины), моршанско-сызранская, павелецко-вяземская, новоторжская, ростово-владикавказская, сестрорѣцкая; наконецъ въ новѣйшее время разрѣшены: боровицкая, оренбургская, знаменско-фастовская, привислинская и уральская. Такимъ образомъ оказывается, что сѣть желѣзныхъ дорогъ развивалась у насъ весьма быстро; но, къ сожалѣнію, дороги строились отдѣльными линіями, безъ всякой системы и безъ общей связи различнаго рода интересовъ; обстоятельства же, сопровождавшія это развитіе, и недостатокъ общаго взгляда на нужды Россіи, способствовали сооруженію многихъ дорогъ, почти не имѣющихъ никакого значенія, тогда какъ дороги, важныя въ экономическомъ, административномъ и стратегическомъ отношеніяхъ, до сихъ поръ остаются не построенными; при этомъ, давая разрѣшеніе на ту или другую дорогу, у насъ не рѣдко упускалось изъ виду, что только та сѣть можетъ считаться лучшею, которая, удовлетворяя различнымъ требованіямъ, будетъ составлена изъ кратчайшихъ линій. Желѣзныя дороги, при всемъ несомнѣнно полезномъ вліяніи ихъ на жизнь народа, составляютъ пути самые дорогіе, требующіе громадныхъ расходовъ не только на ихъ постройку, но и на содержаніе. Всѣ эти расходы должны покрываться сборомъ за провозъ грузовъ, сборъ же этотъ тогда только бываетъ обезпеченнымъ, когда, напрасною приплатою за излишнюю длину линій, онъ не возвышаетъ цѣнности перевозимыхъ грузовъ выше предѣловъ, за которыми сбытъ товаровъ становится невыгоднымъ. Кромѣ того всякое удлиненіе дороги, независимо возвышенія стоимости постройки, эксплуатаціи и провоза, увеличиваетъ потерю времени на передвиженіе грузовъ и ведетъ къ затрудненіямъ въ торговыхъ оборотахъ. Но, если уменьшеніе длины линій желѣзныхъ дорогъ повсемѣстно имѣетъ весьма важное значеніе, то тѣмъ болѣе необходимо оно въ Россіи. Не говоря уже о громадныхъ разстояніяхъ, отдѣляющихъ у насъ мѣста производства отъ мѣстъ потребленія, самый характеръ нашего производства, климатическія условія и размѣщеніе производительныхъ мѣстностей ставятъ эксплуатацію нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ весьма невыгодныя условія. Наибольшая масса грузовъ, перевозимыхъ по нашимъ дорогамъ состоитъ изъ товаровъ громоздкихъ и малоцѣнныхъ, не могущихъ выдержать дорогаго фрахта: при этомъ огромная масса нашихъ грузовъ, состоящая почти исключительно изъ земледѣльческихъ продуктовъ, поступающихъ разомъ на желѣзныя дороги, требуетъ одновременной перевозки; вслѣдствіе сего на станціяхъ оказывается чрезмѣрное накопленіе товаровъ,

*

Digitized by Google

ненаходящихъ себѣ помѣщеній и потому подвергающихся порчѣ отъ дѣйствія непогоды; независимо отъ сего товары рѣдко могутъ быть доставляемы на мѣста назначеній къ сроку, что вводитъ купцовъ въ огромные убытки и дѣлаетъ невозможнымъ какія бы то ни было коммерческіе разсчеты. Такія условія требуютъ значительнаго увеличенія подвижнаго состава, который въ остальное время года остается безъ употребленія чрезъ что интересы желѣзнодорожныхъ обществъ сталкиваются съ интересами промышленными и торговыми и подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ рѣдко увеличивается, не смотря на то, что обществамъ нерѣдко приходится отказываться отъ пріема предлагаемыхъ къ перевозкѣ грузовъ. Наконецъ, весьма невыгодное вліяніе оказываютъ сравнительно малое число пассажировъ и односторонность движенія, то есть отсутствіе обратныхъ грузовъ, направляющихся внутрь страны, вслѣдствіе чего взимаемая за доставку товаровъ плата должна оплачивать не только расходы по перевозкѣ самыхъ товаровъ, но и по обратной доставкѣ вагоновъ порожнемъ. Всѣ эти невыгодныя условія, въ связи съ невполнѣ раціональнымъ направленіемъ нашихъ желѣзнодорожныхъ линій, ложатся тяжелымъ бременемъ на промышленность и торговлю и чрезвычайно уменьшаютъ доходность желѣзныхъ дорогъ, особенно же при весьма великой стоимости ихъ, происходящей отъ убытковъ при реализированіи капиталовъ и отъ неблагоразумнаго допущенія при постройкѣ и содержаніи дорогъ, огромной массы совершенно непроизводительныхъ расходовъ. Прямымъ послѣдствіемъ этого является постоянное, весьма значительное, возрастаніе приплаты правительства по дарованнымъ имъ гарантіямъ; дѣйствительно эта приплата составляла:

	Назначено по росписи.	Дѣйствительно израсходовано.
Въ 1867 году	4.713,972 руб.	4.713,972 руб.
» 1868 »	4.500,000 »	4.219,831 »
» 1869 »	4.600,910 »	5.378,411 »
» 1870 »	6,500,000 »	9.729,306 »
» 1871 »	6.160,185 »	12.869,083 »
» 1872 »	7.000,000 »	15.447,071 »
» 1873 »	11.460,355 »	—
» 1874 »	12.754,308 »	—

Такимъ образомъ, въ послѣдніе четыре года приплата по гарантіямъ быстро возрастаетъ, при чемъ этого нельзя относить исключительно къ увеличенію у насъ желѣзно дорожныхъ сообщеній. При составленіи смѣтъ и росписей принимаются въ разсчетъ всѣ вновь открываемыя и строющіяся желѣзныя дороги, такъ что увеличеніе приплаты гарантіи, вслѣдствіе открытія новыхъ путей предусматривается смѣтнымъ назначеніемъ. Между тѣмъ, дѣйствительный расходъ въ значительной степени превышаетъ смѣтный. Полная гарантія по линіямъ, по которымъ производилось движеніе въ 1873 году (не считая московско-ярославской, московско-рязанской и рязанско-козловской, никогда не требовавшихъ гарантіи) составляетъ 20.022,561 руб., въ число которыхъ по смѣтѣ на 1874 г. назначено 12.754,308 р., или 63%; при этомъ есть линіи, по которымъ испрашивается уплата гарантіи полностью, какъ напр: по ряжско-моршанской, орловско-грязинской, либавской, московско-смоленской, ряжско-вяземской и поти-тифлисской, такъ какъ по этимъ дорогамъ никакого дохода не предвидится. Такое не утѣшительное явленіе, заставляющее опасаться, что въ не далекомъ будущемъ невыгодность эксплуатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ ляжетъ еще болѣе тяжелымъ бременемъ на нашъ государственный бюджетъ, во многомъ зависитъ отъ отсутствія строгой системы при разрѣшеніи постройки той или другой линіи.

Для отстраненія многихъ неудобствъ, сопряженныхъ съ прежнимъ способомъ постройки желѣзныхъ дорогъ, 30 марта 1873 года Высочайше утверждены новыя правила для разрѣшенія постройки желѣзныхъ дорогъ. На основаніи этихъ правилъ по всѣмъ дорогамъ, которыя предназначены будутъ къ сооруженію, производятся прави-

Digitized by Google

тельственныя изысканія, на основаніи которыхъ въ министерствѣ путей сообщенія составляется планъ направленія линіи, продольная ея профиль, разцѣночная и техническая вѣдомости работъ, поставокъ и расходовъ для устройства дороги. Затѣмъ по каждой изъ разрѣшенныхъ къ сооруженію линій, комитетъ министровъ опредѣляетъ самый способъ исполненія постройки, то есть должна ли дорога строиться непосредственно отъ правительства, или же черезъ посредство подлежащаго къ образованію желѣзно-дорожнаго акціонернаго общества. Въ послѣднемъ случаѣ составляется уставъ общества и техническія условія для сооруженія и эксплоатаціи желѣзной дороги. Для образованія самаго общества составляется правительственная учредительная коммисія изъ трехъ представителей министерствъ путей сообщенія и финансовъ и государственнаго контроля. Коммисія эта, на основаніи устава проектируемаго общества и особой инструкціи, объявляетъ публичную подписку на акціи, а по окончаніи подписки производитъ разверстку, а затѣмъ приглашаетъ подписчиковъ въ первое общее собраніе, для удостовѣренія въ наличности денежныхъ взносовъ, для повѣрки правъ членовъ общества, для выбора правленія и для назначенія правленію срока, въ который оно должно, согласно уставу общества, представить общему собранію планъ своихъ дѣйствій къ осуществленію предпріятія. Первое общее собраніе подписчиковъ происходитъ въ присутствіи правительственной учредительной коммисіи и подъ предсѣдательствомъ ея предсѣдателя. Съ избраніемъ правленія общества прекращаются дѣйствія коммисіи. Въ составъ правленія общества входитъ, кромѣ выборныхъ директоровъ, директоръ отъ министерства путей сообщенія, который, кромѣ общей съ остальными членами правленія отвѣтственности за правильность дѣйствій правленія, отвѣчаетъ передъ правительствомъ непосредственно за всѣ дѣйствія правленія по исполненію устава общества. Директоръ этотъ, получающій содержаніе отъ казны, можетъ заявлять правленію протесты по состоявшимся рѣшеніямъ и принимаемымъ мѣрамъ и вслѣдствіе такого протеста, если онъ не будетъ отмѣненъ министромъ путей сообщенія, дѣло переносится на разрѣшеніе общаго собранія акціонеровъ. До утвержденія общимъ собраніемъ плана дѣйствій правленія, послѣднее не приступаетъ ни къ какимъ расходамъ, подрядамъ и сдѣлкамъ, кромѣ включенныхъ въ разцѣночную вѣдомость издержекъ на наемъ помѣщенія и для дѣлопроизводства до втораго общаго собранія. Суммы, принадлежащія обществу, состоятъ полностью въ вѣдѣніи министерства финансовъ и отпускаются правленію по свидѣтельствамъ министерства путей сообщенія. Въ дальнѣйшихъ дѣйствіяхъ, относительно постройки и эксплоатаціи желѣзной дороги, акціонерное общество руководствуется Высочайше утвержденнымъ для него уставомъ.

Въ настоящее время открыты и находятся въ дѣйствіи слѣдующія желѣзныя дороги:

	число верстъ	основной капиталъ	стоимость версты.
Царскосельская	25	1.643,529	65,741
Варшаво-Вѣнская	325	21.232,089	46,590
Николаевская	604	75.000,000	124,172
С.-Петербур.-Варшавская съ вѣтвью до Прусской гран	1,207	112.359,625	103,755
Московско-Нижегородская	410		83,093
Балтійская съ вѣтвями	461	26.390,000	70,000
Риго-Динабургская съ Мюльграбенскою вѣтвію	214	10.857,254	53,221
Волго-Донская	73	4.659,253	63,825
Московско-Рязанская съ вѣтвями	243	14.891,354	75,821
Московско-Ярославская съ Карабановскою вѣт	271	16.247,552	61,081
Варшавско-Бромбергская	138	6.158,717	44,628
Воронежско-Ростовская съ вѣтвями	604	36.168,600	58,620

Digitized by Google

Одесская съ вѣтвями.	971	74.175,750	82,235
Фабрично-Лодзинская.	26	1.274,000	—
Динабурго-Витебская.	244	16.250,000	79,478
Рязанско-Козловская.	198	15.465,252	71,091
Варшаво-Тереспольская до Бреста.	199	9.932,647	53,000
Московско-Курская.	502	31.618,961	62,885
Ряжско-Моршанская.	121	7.115,500	59,632
Козловско-Воронежская.	167	12.385,892	73,289
Орловско-Грязинская.	283	19.891,625	72,333
Шуйско-Ивановская.	171	4.755,750	56,616
Орловско-Витебская.	488	37.500,000	76,844
Курско-Кіевская.	439	28.125,000	63,920
Митавская.	39	2.652,000	68,000
Курско-Харьково-Азовская. . . .	763	51.884,000	68000
Харьково-Николаевская.	601	35.697,000	59,396
Грязе-Царицынская съ вѣтвями. .	625	13.400,000	69,791
Тамбово-Козловская	68	5.100,000	76117
Новоторжская	32	1.380,000	46,000
Рыбинско-Бологовская.	280	19.320,000	70,254
Тамбово-Саратовская.	353	27.734,236	81,306
Кіево-Брестская.	801	45.650,250	89,191
Московско-Брестская съ вѣтвями къ Николаев. дор.	1,028	47.196,110	45,866
Ряжско-Вяземская.	72	7.190,400	59,229
Ливенская узкоколейная.	57	1.508,000	26,560
Новгородская узкоколейная. . . .	68	1.953,079	28,677
Поти-Тифлисская.	289	17.650,000	76,117
Либавская.	294	12.769,000	43,394
Ярославско-Вологодская узкокол. .	191	—	—
Константиновская.	85	5.355,000	63,000
Риго-Болдерааская.	18	4.128,000	—
Ландварово-Роменская.	173	28.466,812	—
Брест-Граевская.	199	19.652,000	—
Лозово-Севастопольская.	294	—	—
С.-Петерб.-Рихимяги съ вѣтвію . .	352	7.000,000	20,000
Гельсингфорсо-Тавастгуская. . .	100	3.673,675	35,660

Теперь сдѣлаемъ сравненіе длины сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и въ нѣкоторыхъ иностранныхъ государствахъ. Къ началу 1873 года въ разныхъ государствахъ имѣлось слѣдующее количество желѣзныхъ дорогъ:

	ПРОТЯЖЕНІЕ ВЕРСТЪ.	НА 1 ВЕРСТУ ЖИТЕЛЕЙ.	ЖЕЛ. ДОР. ПРИХОДИТСЯ КВ. ВЕРСТЪ.
Въ Россіи	13,217	4,949	323
» Бельгіи.	3,196	189	8
» Великобританіи.	25,380	114	10
» Германіи.	19,834	85	24
» Франціи.	15,604	78	29
» Италіи.	5,640	88	46
» Австріи.	9,362	65	58
» Испаніи.	5,574	36	80
» С.-Америк. штатахъ. . . .	93,154	4	88

Digitized by Google

Слѣдовательно хотя по абсолютной длинѣ желѣзныхъ дорогъ Россія занимаетъ пятое мѣсто, но по сравненію съ пространствомъ и числомъ жителей она далеко уступаетъ приведеннымъ государствамъ.

Для ближайшаго ознакомленія съ состояніемъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ приведемъ нѣкоторыя техническія данныя о нихъ:

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Длина рельсовыхъ путей.		Длина насыпей въ саженяхъ.	Длина выемокъ въ саженяхъ.	Число тунелей.	Мосты, віадуки и трубы.			Число станцій.
	Главный путь верстъ.	Всего путей верстъ.				Желѣзныхъ.	Каменныхъ.	Деревянныхъ.	
Финляндская	345	372	86000	35945	—	1	2	319	31
Гельсингфорская	100	120	36479	13521	—	3	—	90	11
Ливенско-узкоколейная	56	66	16301	12563	—	—	38	28	5
Тереспольско-Брестская	8	11	3043	1002	—	1	2	—	1
Царскосельская	25	33	10250	—	—	1	—	26	4
Варшавско-Вѣнская	324	408	—	—	—	101	157	—	25
Николаевская	604	1336	210048	89803	—	2	—	75	38
Петербургско-Варшавская	1286	1696	403808	46938	2*)	392	204	13	96
Московско-Нижегородская	409	539	116247	188515	—	24	138	26	31
Рижско-Динабургская	203	454	59143	47857	—	5	190	—	15
Волжско-Донская	72	108	27263	8853	—	10	7	6	6
Московско-Рязанская	185	437	85144	81710	—	60	33	—	20
Московско-Ярославская	276	325	81434	49135	—	39	—	—	18
Варшавско-Бромбергская	137	151	—	—	—	76	31	—	8
Воронежско-Ростовская	601	669	273669	28256	—	174	145	121	36
Одесская:									
Одессо-Волочиская	516	679	—	—	—	44	91	31	35
Бирзула-Елисаветградская	258	289	—	—	—	41	57	—	14
Раздѣльно-Кишиневская	109	127	—	—	—	4	40	—	7
Къ Карантинному порту	8	15	—	—	—	—	6	16	1
» Куяльницкому	8	10	—	—	—	—	5	1	2
» Магазинамъ Тересп. заставы	1	2	—	—	—	—	2	—	1
Фабрично-Лодзинская	26	26	6953	5571	—	9	11	—	2
Динабургско-Витебская	244	291	72696	49572	—	41	266	—	19
Рязанско-Козловская	197	439	68045	30705	—	14	3	4	17
Варшавско-Тереспольская	193	224	83260	13575	—	36	2	3	11
Московско-Курская	502	507	135540	116365	—	38	26	—	50
Рижско-Моршанская	121	143	55854	6840	—	20	—	36	7
Козловско-Воронежская	168	195	79586	4880	—	42	1	30	9
Орловско-Грязская	256	336	101395	41730	—	128	17	—	16
Шуйско-Ивановская	171	171	59329	22042	—	9	74	2	9
Орловско-Витебская	487	571	155465	88285	—	289	51	3	42
Курско-Кіевская	439	—	195860	24140	—	11	—	—	—
Риго-Митавская	38	49	18342	1114	—	18	5	—	4
Курско-Харьковско-Азовская	764	764	—	—	—	29	—	—	44
Грязе-Царицынская	611	736	266331	47119	—	87	115	82	31
Тамбовско-Козловская	68	82	106000	7300	—	5	2	3	4
Новоторжская	32	37	12380	3720	—	1	4	—	3
Рыбинско-Бологовская	279	328	115422	24505	—	89	79	2	22
Харьковско-Николаевская	380	382	121194	69028	—	21	57	11	26
Тамбовско-Саратовская	353	406	129168	47332	—	113	62	11	17
Кіево-Брестская	256	—	77040	47750	—	50	25	—	13
Московско-Брестская	1022	1145	—	—	—	105	355	217	50
Балтійская:									
1-го участка	389	435	156017	37930	—	15	12	161	21
2, 3 и 4-го участка	72	133	27015	9545	—	22	28	8	13
Рижско-Вяземская	43	48	19020	2490	—	6	10	3	4
Новгородская узкоколейная	68	69	31920	2180	—	1	—	21	1
Поти-Тифлисская	289	315	122991	1769	3**)	122	314	—	29
Либавская	294	338	—	2—	—	79	4	68	13
Мюльграбенская	10	14	3777	1428	—	4	—	—	4
Риго-Больдерааская	17	21	5395	1355	—	11	—	—	5
Константиновская	85	101	28010	14490	—	5	46	—	8

*) Длиною 800 саженъ.
**) Длиною 108 саженъ.

Digitized by Google

Перевозочныя средства желѣзныхъ дорогъ т. е. подвижой ихъ составъ по свѣдѣніямъ за 1871 годъ (1 января) былъ слѣдующій:

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Паровозовъ.	Пассажирскихъ вагоновъ.	Почтовыхъ.	Багажныхъ.	Товарныхъ крытыхъ.	Для лошадей.	Для скота.	Для экипажей.	Для дровъ и угля.	Платформъ.	Балластныхъ.
Финляндская	43	92	5	19	224	24	13	—	88	327	332
Гельсингфорская	8	17	—	5	37	—	—	11	63	33	132
Московско-Курская	198	129	—	16	1764	—	—	—	—	592	—
Елисав.-Кременчугская	в ъ	ч и	с	лѣ	Оде	с с	к о	й	д о	р о	г и
Царскосельская	9	73	—	2	6	8	—	7	5	—	—
Варшавско-Вѣнская	78	81	11	31	366	—	—	—	1354	103	174
Николаевская	289	246	6	20	4331	5	36	—	—	778	45
Петербургско-Варшавская	245	371	13	62	2285	24	—	9	—	1105	1454
Петергофская	11	115	—	—	43	6	—	—	5	37	13
Нижегородская	99	189	6	19	1335	4	—	—	—	630	110
Рижско- Динабургская	55	70	—	6	967	5	20	5	37	80	53
Волжско-Донская	12	10	—	6	71	—	—	—	—	320	—
Московско-Рязанская	70	123	—	4	1262	4	—	4	—	244	—
Московско-Ярославская	43	115	3	26	553	—	—	—	—	222	—
Варшавско-Бромбергская	22	66	4	12	140	4	10	—	194	50	—
Одесская	108	148	6	28	1078	4	38	—	300	2130	—
Фабрично-Лодзинская	3	11	—	2	20	—	—	—	—	16	—
Динабурго-Витебская	58	87	—	13	800	20	40	10	50	50	26
Рязанско-Козловская	48	90	—	10	1003	4	41	—	109	253	—
Варшавско-Тереспольская	20	34	4	8	108	1	56	6	50	48	100
Ряжско-Моршанская	18	40	—	4	238	2	16	—	—	60	—
Козловско-Воронежская	21	47	—	4	287	4	15	—	—	98	—
Орловско-Грязская	40	82	2	8	434	—	—	—	—	266	—
Шуйско-Ивановская	14	28	—	—	70	—	—	—	—	100	—
Орловско-Витебская	125	137	6	21	1478	40	80	20	60	429	—
Курско-Кіевская	64	89	5	8	780	—	—	—	—	200	—
Рижско-Митавская	8	42	3	4	43	—	—	2	—	28	—
Курско-Харьк.-Азовская	122	—	—	—	1111			170		602	—
Грязе-Царицинская	30	62	—	8	446	—	30	—	—	104	—
Тамбовско-Козловская	12	26	—	6	53	2	—	2	—	85	—
Кіево-Брестская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Московско-Брестская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Балтійская	52	86	—	10	480	—	—	—	—	300	—
Скопинская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Воронежско-Ростовская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рыбинско-Бологовская	48	76	6	5	1195	—	—	—	—	367	—
Новоторжская	5	11	1	3	27	—	2	—	—	43	—
Харьковско-Кременчугская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тамбовско-Саратовская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

О работѣ и сборахъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ можно судить по слѣдующимъ оффиціальнымъ даннымъ за 1872 годъ.

	Перевезено.		Валовой сборъ.	
	Пассажировъ.	Грузовъ.	Всего.	На версту.
Царскосельская	889,202	536,761	396,606	15,864
Варшавско-Вѣнская	1.183,672	59.100,430	3.559,663	10,952
Николаевская	1.582,209	93.147,947	16.771,505	27,767
С.-Петерб.-Варшавск. съ вѣтвью	1.505,745	65.606,950	8.795,191	7,286
Московско-Нижегородская	1.063,014	56.732,761	6.817,893	16,629
Балтійская	1.328,068	11.203,465	1.504,451	3,410
Риго-Динабургская	384,725	19.231,773	1.604,163	7,644
Волго-Донская	20,366	13.921,409	514,718	7,050
Московско-Рязанская	973,994	60.321,654	5.046,018	20,765
Московско-Ярославская	1.052,004	27.614,545	2.191,046	8,085
Варшавско-Бромбергская	334,897	14.982,919	883,192	6,339
Воронежско-Ростовск. съ вѣтвями	613,599	20.263,596	1.930,235	3,195
Одесская съ вѣтвями	1.106,194	49.573,615	7.032,101	7,787
Фабрично-Лодзинская	124,268	7.147,262	125,642	4,832
Динабурго-Витебская	310,486	19.458,380	1.900,029	7,787
Рязанско-Козловская	367,952	50.458,942	3.895,155	19,666
Варшаво-Тереспольск. до Бреста	302,962	8.361,444	1.060,304	5,328
Московско-Курская	1.359,106	54.781,516	7.863,429	15,664
Ряжско-Моршанская	99,592	7.718,822	431,283	3,564
Козловско-Воронежская	309,984	16.654,252	1.088,965	6,520
Орловско-Грязинская	251,920	19.035,850	1.348,679	4,765
Шуйско-Ивановская	219,513	10.879,521	505,328	2,955
Орловско-Витебская	358,090	39.106,521	3.262,675	6,685
Курско-Кіевская	381,134	15.137,440	3.326,629	7,577
Митавская	262,862	2.537,653	198,000	5,076
Курско-Харьково-Азовская	925,968	28.112,952	5.410,650	7,091
Харьково-Николаевская	489,159	15.923,170	1.916,085	5,064
Грязе-Царицынская съ вѣтвями	192,714	17.485,862	1.628,258	2,605
Тамбово-Козловская	167,676	12.892,081	484,554	7,125
Новоторжская	64,621	2.410.956	76,908	2,403
Рыбинско-Бологовская	227,647	21.791,703	1.820,740	6,502
Тамбово-Саратовская	233,785	23.310,287	1.385,067	3,923
Кіево-Брестская	434,277	14.267,543	1.924,209	6,921
Московско-Брестская съ вѣтвію	882,779	36.868,605	3.762,676	3,660
Ряжско-Вяземская	36,692	5.473,249	100,980	1,517
Ливенская узкоколейная	36,904	3.955,337	132,785	2,329
Новгородская узкоколейная	107,430	1.016,745	139,282	2.048
Поти-Тифлисская	174,816	3.664,848	602,833	3,845
Либавская	116,032	3.118,520	288,504	981
Ярославско-Вологодская узкоколейн.	103,144	876,046	163,921	1,269
Константиновская	22,886	1.003,902	68,979	1,202
Всего	20.602,088	935,422,234	101.959,345	7,865

Почтовыя сообщенія и шоссе.

Собственно почтовые пути, какъ въ Европейской, такъ и въ Азіатской Россіи, соединяютъ нынѣ между собою всѣ губернскіе и уѣздные города, большую часть заштатныхъ городовъ и нѣкоторые изъ важныхъ сельскихъ центровъ; вся же остальная масса сельскихъ населенныхъ пунктовъ, даже въ Европейской Россіи, остается пока безъ почтовыхъ сообщеній и иногда удалена на сто и болѣе верстъ отъ ближайшихъ почтовыхъ учрежденій. Недостатокъ этотъ пополняется отчасти земскими почтами, но далеко не вполнѣ. Содержаніе почтовыхъ дорогъ лежитъ на обязанности зем-

Digitized by Google

ства и производится натурою или деньгами. Что касается распредѣленія дорогъ по губерніямъ, то длина дорогъ не соотвѣтствуетъ цифрѣ населенія губерній: въ слабо населенныхъ губерніяхъ, гдѣ преобладаютъ нужды администраціи, дорогъ часто болѣе, чѣмъ въ густо населенныхъ и промышленныхъ мѣстностяхъ.

Устройство почтовыхъ учрежденій, т. е. конторъ, отдѣленій и проч., однообразно во всей Имперіи, за небольшими исключеніями; но организація почтовой гоньбы и станцій весьма различны, а именно: большая часть станцій имѣетъ опредѣленное штатное число лошадей, содержимыхъ подрядчикомъ, получающимъ приплату за каждую лошадь и прогоны съ проѣзжающихъ. На каждой станціи есть смотритель, содержимый отъ правительства. На нѣкоторыхъ важныхъ коммерческихъ трактахъ устроены, такъ называемыя, вольныя почты, на которыхъ нѣтъ штатныхъ лошадей, а содержатель, обязанный имѣть всегда наготовѣ лошадей, получаетъ нѣсколько возвышенные прогоны. На окраинахъ, въ прибалтійскихъ губерніяхъ Царствѣ Польскомъ и Финляндіи почты содержатся земствомъ. На восточныхъ же окраинахъ, преимущественно въ казачьихъ земляхъ и на пограничныхъ линіяхъ, вся почтовая гоньба составляетъ повинность населенія, казачьяго или гражданскаго, и отбывается только за плату прогоновъ.

Въ Азіатской Россіи, гдѣ нѣтъ телѣжныхъ дорогъ, сообщеніе производится на вьюкахъ, а гдѣ рѣки и озера служатъ единственными лѣтними путями—сообщеніе производится на лодкахъ; въ Камчаткѣ и Охотскомъ краѣ движеніе совершается зимою на собакахъ; наконецъ русская почта, устроенная черезъ всю Монголію и сѣверный Китай до Тянь-Цзина, содержится на верблюдахъ.

Шоссейныя дороги. Мысль объ устройствѣ въ Россіи шоссейныхъ дорогъ впервые высказана правительствомъ 20 іюня 1816 года въ Высочайше утвержденномъ положеніи комитета по дорожной части, которымъ предполагалось постепенно обратить государственную дорогу между Петербургомъ и Москвою въ шоссе. Затѣмъ комитетъ призналъ, что привести остальныя дороги въ тотъ видъ, въ коемъ оныя быть должны, т. е. шоссеями, невозможно, а потому положилъ, для пріобрѣтенія средствъ на устройство новыхъ шоссе, установить повсемѣстный сборъ съ крестьянъ (кромѣ Грузіи и Бессарабіи) по 25 коп. асс. съ души и съ купцовъ по 5% съ гильдейскихъ пошлинъ. Изъ этой суммы, которой ежегодно ожидалось 5.240,000 руб. асс., положено отдѣлять $^1/_5$ часть въ общій дорожный капиталъ для устроенія, починки и содержанія большихъ государственныхъ дорогъ, а остальныя деньги отпускать управленію путей сообщенія для ежегодныхъ работъ. Уже въ 1819 году дорожный капиталъ уничтоженъ и деньги обращены на строившіяся тогда дороги.

Въ 1817 г. для производства дорожныхъ работъ учреждены 2 рабочія бригады: одна для Московской дороги, другая—для всѣхъ остальныхъ дорогъ.

Въ царствованіе Императора Николая I, первое распоряженіе о дорогахъ было вызвано приготовленіями къ коронаціи, для чего требовалось особенно тщательное устройство Московской дороги, а потому повелѣно было пріостановить всѣ остальныя постройки и довольствоваться исправнымъ содержаніемъ существующихъ дорогъ. Въ 1830 году сформирована военно-рабочая рота для устройства динабургскаго шоссе, а въ 1832 году приступлено къ устройству шоссе отъ Кіева до Броваровъ. Въ мартѣ 1833 года изданы основныя правила объ устройствѣ и содержаніи дорогъ въ государствѣ, по которымъ всѣ дороги раздѣлены на 5 классовъ: 1) дороги главныхъ сообщеній; 2) большихъ сообщеній; 3) обыкновенныхъ почтовыхъ сообщеній изъ губерній въ губернію; 4) уѣздныхъ почтовыхъ сообщеній, и 5) дороги сельскія. Дороги первыхъ двухъ классовъ повелѣно обращать постепенно въ шоссе, но, при дороговизнѣ казенныхъ построекъ, это дѣло не могло идти успѣшно. Въ 10 лѣтъ, т. е. по 1842 годъ достигли открытія лишь трехъ шоссе: отъ Динабурга до Ковна, отъ Риги до Таурогена и отъ Москвы до Нижняго-Новгорода. Тѣмъ не менѣе, въ 1842 году постановлено окончательно передать всѣ губернскія шоссе главному управленію путей сообщенія и впредь строить шоссе только по распоряженію сего управленія. Между тѣмъ возни-

Digitized by Google

кается вопросъ о Московской желѣзной дорогѣ, который отодвигаетъ шоссе на второй планъ. До 1852 года, еще предпринимаются новыя шоссе (московско-варшавское, черниговское, орловско-курское, псковско-рижское, отъ Острова до Кіева, курско-харьковское, орловско-брянское и кіево-брестское); но съ этихъ поръ постройка вновь правительственныхъ шоссе почти вовсе прекращается.

Отнынѣ шоссе уже не могутъ выполнять роль главныхъ артеріи, а должны обратиться въ боковые или мѣстные пути, которые питали бы движеніе по желѣзнымъ дорогамъ. Въ этихъ видахъ министерство путей сообщенія въ росписи на 1870 г. и помѣстило 500,000 руб. на устройство шоссированныхъ подъѣздовъ къ желѣзныхъ дорогамъ.

Телеграфная дѣятельность въ Россіи.

Устройство электро-магнитныхъ телеграфовъ въ Россіи началось съ 1853 года. Первыя телеграфныя линіи были проведены отъ С.-Петербурга въ Варшаву и Кенигсбергъ. Съ устройствомъ этой послѣдней линіи, и по заключеніи въ 1854 году конвенціи съ Пруссіей, начались международныя сношенія съ Европейскими государствами. Вскорѣ затѣмъ предположены были новые пути для сношенія Европы съ Азіей и Америкой чрезъ Россію, которая, по своему географическому положенію, призвана быть посредницей въ телеграфныхъ сношеніяхъ этихъ частей свѣта. Для достиженія этой цѣли особенно много было сдѣлано въ 1864 и 1865 годахъ. Въ это время устроено телеграфное сообщеніе чрезъ Кавказъ съ Персіей и Индіей. Къ послѣднему же времени относится устройство телеграфной агентуры въ Китаѣ—для доставленія по назначенію депешъ, получаемыхъ изъ Россіи, и пріема депешъ посылаемыхъ обратнымъ путемъ изъ Китая въ Россію и Европу. Депеши изъ Кяхты въ Ургу, Калганъ, Пекинъ и Тянь-Цзинь, и обратно до Кяхты посылаются съ почтою.

Что касается собственно до успѣховъ телеграфнаго дѣла внутри Имперіи, то съ 1853 по 1866 годъ сѣть телеграфныхъ линій раскинулась отъ береговъ рѣки Торнео до залива де-Кастри (на берегахъ Восточнаго Океана) и отъ Архангельска до Нахичевани и Джульфы—крайней пограничной съ Персіей станціи. Въ настоящее время телеграфныя линіи въ различной степени связываютъ всѣ главнѣйшіе пункты Имперіи, со включеніемъ Великаго Княжества Финляндіи, Привислинскихъ губерній, Кавказа и Азіятской Россіи.

Быстрые успѣхи развитія телеграфной дѣятельности и ежегодно увеличивающееся развѣтвленіе телеграфной сѣти внутри Имперіи тѣмъ болѣе замѣчательны, что этому препятствуютъ громадныя внутреннія разстоянія, нерѣдко неблагопріятныя климатическія и топографическія условія, малочисленность населенія многихъ губерній, дороговизна рабочаго труда и доставки матеріаловъ, не говоря о другихъ мелкихъ неудобствахъ, неизбѣжныхъ при такомъ сложномъ дѣлѣ.

Изъ отчетовъ телеграфнаго управленія, видно что за послѣднее десятилѣтіе, съ 1857 по 1866 годъ телеграфная дѣятельность возрастала въ слѣдущемъ разхѣрѣ:

	Телеграфная сѣть. Линій.	Проводовъ. Въ верстахъ.	Станцій.	Личный составъ.
Въ 1857 году	3,725	10,144	79	Св. нѣтъ.
» 1858 »	9,329	12,148	90	
» 1859 »	14,316	17,135	118	
» 1860 »	16,474	25,356	123	1,614
» 1861 »	19,532	32,330	138	1,930
» 1862 »	22,765	36,382	158	2,499
» 1863 »	26,352	45,867	244	2,686
» 1864 »	31,902	56,390	274	2,971
» 1865 »	33,514	61,750	324	2,730
» 1866 »	34,748	67,019	338	3,360

Digitized by Google

Слѣдовательно, въ теченіе 10-ти лѣтъ протяженіе телеграфной сѣти въ линіяхъ увеличилось болѣе чѣмъ въ 5 разъ, а проводовъ болѣе чѣмъ въ 6 разъ.

Что касается собственно до движенія телеграммъ, то оно въ Россіи за послѣднее десятилѣтіе по отчетамъ Телеграфнаго Управленія, представляется въ слѣдующемъ видѣ

	Движеніе Телеграммъ.					
	Внутренней корреспонд.	Международной передан.	принят.	Безплатныхъ въ Рос.	за грани.	изъ-за-гран.
Въ 1857 году	78,047	27,295	28,114	—	—	—
» 1858 »	98,256	28,811	29,697	—	—	—
» 1859 »	164,293	41,676	36,780	—	—	—
» 1860 »	303,008	49,131	49,340	60,109	1,199	2,240
» 1861 »	433,110	63,904	62,015	63,509	1,645	2,878
» 1862 »	512,685	68,512	66,045	62,642	2,391	2,644
» 1863 »	587,554	75,646	72,653	74,490	2,211	2,429
» 1864 »	677,911	81079	79,663	81,895	3,435	3,375
» 1865 »	773,541	88,254	86,994	88,340	4,000	3,786
» 1866 »	1,034,566	124,584	125,946	122,694	4,039	4,595

Изъ сравненія этихъ двухъ пятилѣтій между собой видно, что движеніе телеграммъ вообще увеличилось почти втрое, и что въ этомъ числѣ наибольшій процентъ возрастанія принадлежитъ тарифнымъ депешамъ внутренней корреспонденціи, коихъ изъ общаго средняго числа за 10 лѣтъ приходилось въ первое пятилѣтіе $^2/_5$, а во второе $^3/_5$ частей. Корреспонденція международная, вообще составляющая около $^1/_7$ общаго числа депешъ, также увеличилась болѣе, чѣмъ въ двое. Безплатная телеграфная корреспонденція почти вся принадлежитъ къ внутренней, занимая въ общемъ числѣ телеграммъ этого рода около $^9/_{10}$ частей.

Состояніе почтовой дѣятельности въ Россіи.

При общемъ взглядѣ на ходъ почтовой дѣятельности въ Россіи оказывается, что главная доля принадлежитъ движенію письменной внутренней кореспонденціи, постепенно увеличивающейся. Это увеличеніе почтовой переписки въ Имперіи доказываетъ постепенное экономическое развитіе страны и постепенно возрастающую для народа потребность въ почтовыхъ сношеніяхъ.

Около 1825 года количество отправляемыхъ писемъ внутри Имперіи едва доходило до 5.000,000; въ 1833 году эта цифра увеличилась до 6.000,000; черезъ пять лѣтъ (въ 1840 году), она возрасла до 8.000,000; въ послѣдующее затѣмъ пятилѣтіе, т. е. въ 1845 году, отправляемыхъ писемъ считалось 22.999,000 (изъ нихъ частныхъ писемъ 10.490,000, и казенныхъ-безплатныхъ 12.590,000 пак.), а въ 1850 году письменная корреспонденція увеличилась до 26.818,000 (изъ нихъ частныхъ до 12.000,000 и казенныхъ до 14.818,000 пак.). Слѣдовательно въ теченіе 25 лѣтъ (съ 1825 по 1850 годъ) корреспонденція, по числу отправляемыхъ пакетовъ, умножилась почти въ пять разъ.

За 10-ти лѣтіе съ 1857 по 1866 годъ включительно, видно, что всякаго рода корреспонденція возрастала ежегодно въ слѣдующемъ размѣрѣ: Отправляемыхъ писемъ было:

Въ 1857 г. . . .	33.493,000	пак.
» 1858 » . . .	34.666,000	»
» 1859 » . . .	35.081,000	»
» 1860 » . . .	35.675,000	»
» 1861 » . . .	35.686,000	»
» 1862 » . . .	36.503,000	»
» 1863 » . . .	36.829,000	»

Digitized by Google

Въ 1864 г.	38.307,000 пак.
» 1865 » . . .	39.253,000 »
» 1866 » . . .	42.596,000 »

Такимъ образомъ, съ 1825 по 1866 годъ письменная внутренняя корреспонденція увеличилась болѣе чѣмъ въ восемь разъ. Изъ всего числа отправляемыхъ писемъ было

	Частныхъ пак.	Казенныхъ пак.
Въ 1845 г. . . .	10.409,000	12.590,000
» 1850 » . . .	12.000.000	14.818,000
» 1857 » . . .	15.786,000	16.420,000
» 1861 » . . .	17.756,000	16.456,000
» 1866 » . . .	22.182,000	18.901.000

Изъ сопоставленія этихъ цифръ хотя и видно, что на каждое письмо частное приходится казенныхъ почти 1,5; но къ 1866 году эти отношенія видимо измѣнились къ лучшему, такъ какъ частная корреспонденція увеличивается гораздо сильнѣе, чѣмъ казенная. Однако нельзя не замѣтить, что въ казенной корреспонденціи есть сторона въ буквальномъ смыслѣ отяготительная для почтоваго вѣдомства, выражающаяся въ сравненіи вѣса частныхъ писемъ съ казенными, какъ это доказываютъ слѣдующія цифры:

	Число лотовъ.	
	Въ частныхъ пак.	Въ казен пак.
Въ 1857 г. . . .	18.889,000	53.325,000
» 1861 » . . .	20.934,000	54.934,000
» 1866 » . . .	23.516,000	65.033,000

По отношенію къ общему числу жителей Европейской Россіи, на каждые 100 чел. населенія изъ общаго количества писемъ придется 34 письма. Если разсматривать количество корресподенціи по губерніямъ, то окажется, что частная почтовая корресподенція, какъ внутренняя, такъ и заграничная, болѣе развита (на 100 душъ об. п. отъ 42 до 252 пис.) по западнымъ окраинамъ Россіи въ трехъ прибалтійскихъ губерніяхъ, двухъ столичныхъ и Ярославской. Затѣмъ замѣчательно, что по абсолютному числу писемъ изъ общаго числа губерній выдѣляются почти всѣ губерніи западнаго края, а также и нѣкоторыя юго-западныя губерніи каковы: Кіевская, Полтавская, Таврическая, Харьковская, и Екатеринославская; за тѣмъ большая часть губерній околомосковныхъ, хотя въ нихъ отношеніе частной корресподенціи къ числу жителей еще не восходитъ болѣе 37 пис. на 100 душъ об. п. Къ самымъ слабымъ мѣстностямъ по развитію частной корресподенціи принадлежатъ восточныя окраины Европейской Россіи, гдѣ приходится на 100 душъ об. п. отъ 6 до 12 частныхъ писемъ. Таковы въ особенности губерніи: Вятская, Пермская, Уфимская и Самарская. Къ этой же категоріи принадлежатъ и нѣкоторыя внутреннія губерніи, какъ напр. Пензенская, Воронежская и Симбирская.

Что касается до остальныхъ видовъ почтовой дѣятельности въ Россіи, каковы: движеніе пересылаемыхъ капиталовъ, продажа почтовыхъ марокъ и штемпельныхъ конвертовъ и движеніе эстафетъ, то общій обзоръ ихъ приводитъ къ слѣдующимъ заключеніямъ.

Движеніе пересылаемыхъ капиталовъ собственно въ 1866 году представлялось съ слѣдующихъ размѣрахъ: капиталовъ вообще было переслано собственно въ Европейской Россіи изъ одной губерніи въ другую:

Капиталовъ.	Вообще.	Въ т. ч. казенныхъ.
До 300 р.	60.924,730 р.	10.562,089 р.
Отъ 300 до 600 р. . . .	25.343,219 »	4.828,618 »
Съ 600 до 1,500 р. . . .	46.377,868 »	12.768,649 »
Отъ 1500 до 3,000 р. . . .	61.684,254 »	20.670,294 »
Свыше 3,000 р.	550.424,683 »	403.809,062 »
Итого	744.754,754 р.	452.638,712 р.

Digitized by Google

По губерніямъ движеніе капиталовъ распредѣлялось слѣдующимъ образомъ

	Вообще.	Въ т. ч. казенныхъ.
	Тысячи.	
С.-Петербургская	245,480 р.	182,727 р.
Херсонская.	49,430 »	9,336 »
Московская	53,514 »	19,656 »
Екатеринославская	22,681 »	11,297 »

Эти губерніи занимаютъ въ числѣ прочихъ первое мѣсто; всѣ же остальныя могутъ быть подраздѣлены на слѣдующія категоріи: капиталовъ пересылалось: отъ 17 до 15 милл. руб. въ губ. Саратовской, Тамбовской, Кіевской, Пермской, Харьковской, Воронежской; отъ 15 до 10 мил. руб. въ губ. Нижегородской, Таврической, Курской, Полтавской, Подольской, Самарской, Орловской; отъ 10 до 5 милл. р., въ губ. Ярославской, Волынской, Черниговской, Вятской, Лифляндской, Казанской, Тульской, Ковенской, Костромской, Тверской, Смоленской, Калужской, Владимірской, Пензенской, Минской, Могилевской, Витебской, Бессарабской, Оренбургской, Гродненской; менѣе 5 милл. руб. въ губ. Волынской, Донскаго войска области, Астраханской, Псковской, Новгородской, Вологодской, Уфимской, Курляндской, Архангельской, Олонецкой и Эстляндской.

Распредѣленіе капиталовъ по губерніямъ, служа до нѣкоторой степени выраженіемъ экономическаго значенія губерніи, въ тоже время выдѣляетъ нѣкоторыя изъ нихъ, какъ наиболѣе значительные пункты по скопленію капиталовъ. Средоточіе этихъ капиталовъ въ первыхъ 17 губерніяхъ, и указываетъ на возможность того, что многія изъ нихъ въ случаѣ учрежденія перевода капиталовъ, вмѣсто пересылки ихъ, могли бы послужить удобными пунктами.